

CENTRO UNIVERSITÁRIO FAG
MARIA PAULA BECK

**FUNDAMENTOS ARQUITETÔNICOS - LUGAR DE MULHER: PROJETO DE
REVITALIZAÇÃO URBANA PARA TORNAR A CIDADE DE CASCAVEL MAIS
INCLUSIVA E SEGURA PARA MULHERES**

CASCAVEL
2020

CENTRO UNIVERSITÁRIO FAG

MARIA PAULA BECK

**FUNDAMENTOS ARQUITETÔNICOS - LUGAR DE MULHER: PROJETO DE
REVITALIZAÇÃO URBANA PARA TORNAR A CIDADE DE CASCAVEL MAIS
INCLUSIVA E SEGURA PARA MULHERES**

Trabalho de Conclusão do Curso de Arquitetura e Urbanismo, da FAG, apresentado na modalidade Projetual, como requisito parcial para a aprovação na disciplina: Trabalho de Curso: Qualificação.

Professor Orientador: Ma. Arq. Andressa Carolina Ruschel.

**CASCAVEL
2020**

CENTRO UNIVERSITÁRIO FAG
MARIA PAULA BECK

**FUNDAMENTOS ARQUITETÔNICOS - LUGAR DE MULHER: PROJETO DE
REVITALIZAÇÃO URBANA PARA TORNAR A CIDADE DE CASCAVEL MAIS
INCLUSIVA E SEGURA PARA MULHERES**

Trabalho apresentado no Curso de Arquitetura e Urbanismo, do Centro Universitário Assis Gurgacz, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo, sob a orientação da Professora Ma. Arq. Andressa Carolina Ruschel.

BANCA EXAMINADORA

Professora Orientadora Andressa Carolina Ruschel.
Centro Universitário Assis Gurgacz
Mestra em Arquitetura

Avaliadora Maria Paula Fontana de Figueiredo
Arquiteta e Urbanista

Cascavel/ PR, 02 de junho de 2020

RESUMO

Pensar uma cidade exige questionar como planos e projetos aliviam a desigualdade. O objetivo deste trabalho é desenvolver um projeto de revitalização urbana para o bairro Santa Cruz, na cidade de Cascavel, a fim de torná-lo mais inclusivo, democrático e seguro para as mulheres. As cidades são, em sua maioria, planejadas e organizadas por homens, que não levam em consideração a diferença de uso do espaço entre si e as mulheres. Essa desigualdade não foi percebida como importante durante muito tempo, porém, analisar essa diferença também faz parte do planejamento urbano sustentável e que favorece o dimensionamento humano. Apresenta-se, inicialmente, a fundamentação teórica sobre a cidade, urbanismo e cidade do ponto de vista de gênero, seguida pela apresentação de correlatos como ponto de partida para o desenvolvimento do projeto de revitalização. Repensar o planejamento urbano a partir da diversidade de gênero pode contribuir em mais segurança, mobilidade e acessibilidade para o meio urbano, tornando a cidade mais democrática.

Palavras chave: Urbanismo. Mulheres. Democracia. Inclusão. Segurança.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Localização e perímetro da região da Água Branca	24
Figura 2 - Implantação.....	25
Figura 3 - Visão geral do projeto.....	26
Figura 4- Boulevard da Oucab Subsetor A1.....	27
Figura 5 -Localização	28
Figura 6 - Localização	28
Figura 7 - Diminuição de carros e aumento de pedestres na Fort Street	28
Figura 8 - Alterações formais	29
Figura 9 - Localização	30
Figura 10 - Visão geral do projeto.....	31
Figura 11 - Soluções implantadas no projeto	32
Figura 12 - Arquibancada e sinalização visual	33
Figura 13 - Localização	35
Figura 14- Entorno e acessos.....	35
Figura 15 - Área de preservação do bairro Santa Cruz.....	36
Figura 16 - Vias do bairro Santa Cruz	37
Figura 17 - Fluxograma	38
Figura 18- Plano de massa.....	39

LISTA DE SIGLAS

ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos

CEDAW- Convenção para Eliminação de Todas as Formas de Discriminação

(Convention on the Elimination of All Forms of Discrimination Against Women)

DDM – Delegacia de Defesa da Mulher

GDCI – Global Designing Cities Initiative

OUCAB – Operação Urbana Consorciada Água Branca

UOPECCAN - União Oeste Paranaense de Estudos e Combate ao Câncer

UBS – Unidade Básica de Saúde

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	5	
 1 FUNDAMENTOS ARQUITETÔNICOS E REVISÃO BIBLIOGRÁFICA		
DIRECIONADAS AO TEMA DA PESQUISA	7	
1.2 O PLANEJAMENTO URBANO	11	
1.2.1 Revitalização urbana	12	
1.2.1 Caminhabilidade	13	
1.3 CIDADE: SUBSTANTIVO FEMININO	16	
1.3.1 Violência de gênero nas cidades	18	
1.4 ATRIBUTOS SENSÍVEIS AO GÊNERO	19	
1.4.1 Calçadas e Travessias	20	
1.4.2 Conectividade	20	
1.4.3 Fachadas e Edificações	21	
1.4.4 Mobiliários urbanos	22	
1.4.5 Sinalização	23	
1.5 SÍNTESE DO CAPÍTULO	23	
 2 CORRELATOS		24
2.1 PLANO DE URBANIZAÇÃO SUBSETOR A1 - ÁGUA BRANCA, SÃO PAULO ..	24	
2.1.1 Análise funcional	25	
2.1.2 Análise formal	26	
2.1.3 Análise dos atributos sensíveis ao gênero	27	
2.2 FORT STREET - AUCKLAND, NOVA ZELÂNDIA	27	
2.2.1 Análise funcional	28	
2.2.2 Análise formal	29	
2.2.3 Análise dos atributos sensíveis ao gênero	29	
2.3 CALÇADA DE TODAS AS CORES - SÃO PAULO	30	
2.3.1 Análise funcional	30	
2.3.2 Análise formal	31	
2.3.3 Análise dos atributos sensíveis ao gênero	32	
2.4 SÍNTESE DO CAPÍTULO	33	

3 DIRETRIZES PROJETUAIS	34
3.1 LOCALIZAÇÃO.....	34
3.2 INTENÇÕES PROJETUAIS	36
3.2.1 Calçadas e Travessias	36
3.2.2 Conectividade	37
3.2.3 Fachadas e Edificações.....	38
3.2.4 Mobiliários Urbanos	38
3.2.5 Sinalização.....	38
3.2.6 Fluxograma das intenções projetuais.....	38
3.2.7 Plano de massa das intenções projetuais	39
 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	 40
 REFERÊNCIAS	 42

INTRODUÇÃO

O presente trabalho, fundamentado em pesquisas bibliográficas, pautou-se em referenciais teóricos necessários para se desenvolver um projeto de revitalização urbana a ser aplicada em Cascavel, no bairro Santa Cruz, com o objetivo geral de que essa revitalização possa tornar o acesso das mulheres à cidade de Cascavel, democrático.

Tem-se como objetivos específicos desenvolver uma pesquisa bibliográfica sobre o planejamento urbano e a cidade do ponto de vista de gênero; apresentar a desigualdade social existente em relação ao gênero feminino; identificar os problemas da falta de segurança e inclusão de mulheres no meio urbano; propor atributos que demonstrem de que maneira o meio urbano possa se tornar mais inclusivo às mulheres; analisar obras correlatas ao tema; e por fim, desenvolver uma proposta de projeto de revitalização em Cascavel.

Justifica-se a necessidade da existência de um planejamento urbano inclusivo e democrático, pois homens e mulheres vivem de maneira diferente os problemas urbanos e, como afirma Calió (1997), grande parte do planejamento urbano não apresenta alternativas que melhorem a situação de vida das mulheres, levando em conta as especificidades do uso dessas à cidade. Portanto, para mudar essa realidade, é necessário que se repense o planejamento urbano de uma perspectiva que lide com a diversidade de gênero e traga para o meio urbano mais segurança, mobilidade e acessibilidade, a fim de tornar a cidade mais democrática.

De acordo com Silveira (2018), Cascavel tem se destacado no enfrentamento à violência contra a mulher. Possui, desde 1986, Delegacia Especializada em Atendimento à Mulher, e a partir daí criou abrigo, Centro de Referência Especializado em Assistência Social e o Conselho Municipal dos Direitos da Mulher.

Isso demonstra que Cascavel já possui uma história de enfrentamento à violência contra a mulher, por isso a cidade será usada como objeto de pesquisa. Não há, no entanto, um planejamento urbano que apresente soluções para tornar a cidade mais democrática, inclusiva e segura para as mulheres, demonstrando assim, a importância da pesquisa.

Optou-se por desenvolver o projeto no bairro Santa Cruz, por este ter aparecido no Diagnóstico Socioterritorial da Política de Assistência Social (2017) como o bairro com o maior número de violações de direitos da cidade de Cascavel, além de ser, de acordo com o Censo 2010, o terceiro bairro mais populoso do município, em que 50,89% da população é composta por mulheres.

O que se buscou responder é como planejar uma cidade inclusiva, segura e acessível às mulheres? Para responder essa questão, partiu-se da hipótese de que uma melhor infraestrutura de iluminação e transporte público, uma mistura de usos e a ausência de terrenos baldios são propostas de planejamento urbano que podem tornar a cidade mais segura, inclusiva e democrática para as mulheres.

Com o objetivo de fundamentar essa hipótese, desenvolveu-se uma pesquisa bibliográfica sobre o urbanismo e a cidade do ponto de vista de gênero. De acordo com Cortés (2008), o espaço é um produto da história, que reúne diversos aspectos, e não um espaço homogêneo e apolítico. Portanto, uma vez que a cidade foi, durante muito tempo, considerada como campo natural dos homens, o espaço urbano determina valores que se adaptam às necessidades e prioridades destes, causando uma segregação espacial.

Como afirma Gonzaga (2004), mulheres passaram a poder andar pelas ruas da cidade sozinhas há menos de 80 anos e, ainda assim, de maneira delimitada. Cortés (2008) complementa ao dizer que o cenário público foi um tabu para as mulheres durante muito tempo. Ainda que nos dias atuais esse tabu tenha sido quebrado, há muito a se fazer para que se tracem os espaços públicos como espaços de mistura que favoreçam as minorias do mesmo modo que favorecem os homens.

A partir do planejamento urbano é possível o que Cortés (2008) define como dar visibilidade a setores mais desprovidos e assim criar espaços de convivência, estimular a interação de várias realidades, tornando o espaço mais seguro.

A partir disso, o presente trabalho foi organizado metodologicamente observando os seguintes passos: revisão bibliográfica, pois segundo Triviños (1987, p.104), “Não é possível interpretar, explicar e compreender a realidade sem um referencial teórico”, apresentada no primeiro capítulo; os correlatos, um estudo analítico realizado em projetos similares ao que se pretende projetar, no segundo capítulo; as diretrizes projetuais, que apresentam referenciais projetuais como instrumento para alimentar o processo criativo do projeto, no terceiro capítulo; e, por último, o projeto de revitalização urbana.

1 FUNDAMENTOS ARQUITETÔNICOS E REVISÃO BIBLIOGRÁFICA DIRECIONADAS AO TEMA DA PESQUISA

O presente capítulo visa embasar teoricamente o projeto de revitalização urbana apresentando referenciais bibliográficos de relevância para o tema tais como a história das cidades, os conceitos de planejamento urbano, caminhabilidade e revitalização urbana, a função social da cidade e como as mulheres se inserem nela e os atributos da cidade sensíveis ao gênero.

1.1 UMA BREVE HISTÓRIA DAS CIDADES

Por dezenas de milhares de gerações, o ambiente construído “não passava de uma modificação superficial do ambiente natural, imenso e hostil, no qual o homem começou a se mover” (BENEVOLO, 2019, p. 15). Mas é a partir da sedentarização que, de acordo com Rolnik (2017), nasce a cidade, pois é necessário dominar o território permanentemente para plantar, delimitando uma nova relação entre homem e natureza.

Uma vez fixados, surge a aldeia e do desenvolvimento dela a cidade, nas trocas de serviços e excedente de alimentos. Do aumento da produção agrícola, que gera excedente do aumento de produtos e pessoas, surge a nova economia e o desenvolvimento dos povos. (BENEVOLO, 2019).

Historicamente, como afirma o autor, na planície banhada pelo Tigre e Eufrates se desenvolve a Mesopotâmia, com o excedente concentrado nas mãos dos governantes, considerados representantes do deus local. No início do III milênio a.C., as cidades sumérias já abrigam dezenas de milhares de habitantes, suas muralhas e fosso, construídas para defesa, separam pela primeira vez o ambiente natural do ambiente fechado da cidade.

As margens do Eufrates, há aproximadamente 2000 a. C., já se planeja a cidade. Benevolo (2019) expõe Babilônia, que é planejada como um grande retângulo dividido em duas metades pelo rio. A cidade é formada por recintos que, quanto mais externos, são abertos a todos e, ao contrário, os internos são reservados aos reis e sacerdotes. As casas buscam reproduzir os edifícios de poder, templos e palácios, em menor escala e possuem pátios internos e muralhas.

Já no Egito, deve-se apenas imaginar as habitações que abrigavam uma sociedade variada entre os marcos monumentais, uma vez que os estabelecimentos mais antigos não

sobreviveram às enchentes anuais do Nilo e, portanto, não podem ser estudadas como a Mesopotâmia (BENEVOLO, 2019).

No Extremo Oriente, Benevolo (2019) afirma que a civilização urbana começa por volta do II milênio a.C. e, apesar de começar mais tarde, repete a formação dos grandes Estados com as características particulares do ambiente geográfico, tendências culturais e opções de agricultura. Nesse sistema, a cidade é a sede do poder que regula e representa todo o território, além de possuir uma multiplicidade de espaços e edifícios, revelando a complexidade das funções religiosas e civis das cidades orientais.

Avançando um pouco mais na história das cidades, chega-se à Idade do Bronze, em que a Grécia está dividida num grande número de principados independentes, cada um dominado por uma família guerreira em uma fortaleza num ponto elevado voltado para o mar. Essa cidade principesca, após o século IV, se transforma na pólis aristocrática ou democrática. Na organização da pólis distingue-se a cidade alta, destinada aos deuses e em última defesa como refúgio aos habitantes e a cidade baixa, em que se desenvolve o comércio e as relações civis (BENEVOLO, 2019).

A cidade funciona como uma unidade e a população é reduzida por uma opção política. Benevolo (2019) distingue os gregos dos bárbaros do Oriente por viverem em cidades proporcionais e não em enormes multidões. Ela se divide em áreas privadas, áreas sagradas e áreas públicas, esta última destinada “às reuniões políticas, ao comércio, ao teatro, aos jogos desportivos, etc.” (BENEVOLO, 2019, p. 96).

Para o autor, a simplicidade das casas se dá devido ao fato de durante a maior parte do dia se viver ao ar livre, em um espaço ordenado e articulado. Porém, “quando toda a Grécia é unificada por Felipe da Macedônia, acaba também o equilíbrio autônomo das sociedades urbanas e de seu cenário construído” (BENEVOLO, 2019, p. 146).

É no Estado romano que Benevolo (2019) acredita acontecer a unificação política do mediterrâneo como um todo. O império nasce de uma aldeia que aos poucos se torna uma cidade mundial, fazendo com que Roma seja uma capital obrigada e não escolhida. Ao passo que o império atinge seu apogeu, Roma alcança uma organização considerada coerente e definitiva.

A cidade, para Benevolo (2019), é um conjunto de grandes edifícios públicos, monumentos comemorativos, arcos do triunfo, colunas e frisos, desfigurando a forma natural do terreno. Então, no século IV, a capital é transferida para Bizâncio e até 1870, Roma se transforma e ganha novos edifícios, porém permanece uma cidade menor.

Após a queda do Império Romano, a expansão da civilização islâmica interrompe a unidade do mundo mediterrâneo. As cidades árabes são muito semelhantes e conservam sua estrutura original até a época moderna. “Mantêm uma das características fundamentais das cidades do mundo antigo, já mencionadas: todas as edificações - casas, palácios, edifícios públicos - formam uma série de recintos sobre os quais os ambientes internos se debruçam, e não sobre o espaço externo” (BENEVOLO, 2019, p. 256).

As relações sociais são reduzidas, uma vez que todo o sistema cultural é baseado no Alcorão. A religião acentua o caráter reservado da vida familiar e interfere até mesmo na configuração da cidade, que se torna um “amontoado de casas que não revelam, do exterior, sua forma e sua importância” (BENEVOLO, 2019, p. 257).

Benevolo (2019) afirma que os territórios ocupados pelos reinos bárbaros e que, após o século VII, resistem aos árabes, se encontram isolados, à margem do antigo mundo civilizado. E, em muitos casos, uma nova cidade cresce com uma organização diferente sobre o traçado da cidade antiga. Essa sociedade medieval é predominantemente rural e as cidades passam a ter um papel secundário, funcionando apenas como centros de produção e troca.

As ruas nas cidades medievais possuem, de acordo com o autor, diversas funções para além do tráfego, como comércio e reuniões. As casas possuem vários andares e se abrem para o espaço público, além de contribuírem para formar o ambiente da rua. Nesse período, toda cidade deve ter muralhas para defesa, sendo feitas de forma arredondada, com o menor traçado possível para circundar o perímetro.

Na Baixa Idade Média, muitas cidades menores foram fundadas e sua forma definitiva fixada já nesse momento, uma vez que o proprietário de todo o terreno é quem funda a cidade e portanto pode traçar o desenho dela como um todo, desde praças até os lotes destinados aos habitantes (BENEVOLO, 2019).

No início do século XV, descobre-se uma nova maneira de projetar, pintar e esculpir, o que, de acordo com Benevolo (2019), altera a natureza do trabalho artístico. É o início do Renascimento. Esse novo método de se projetar é teoricamente aplicado desde artefatos menores até cidades e territórios, porém, realiza seu ideal de proporção e “regularidade em alguns edifícios isolados e não está em condições de fundar ou transformar uma cidade inteira” (BENEVOLO, 2019, p.501).

Na prática, são apenas realizadas modificações e complementos numa cidade medieval já formada. Como por exemplo Roma, em que o tecido da cidade é cortado para dar lugar a novas ruas e edifícios, sobrepondo novos traçados regulares aos antigos traçados

irregulares medievais. A maior parte dos programas se mostram desproporcionais e irrealizáveis (BENEVOLO, 2019).

O ideal renascentista se desenvolve melhor, após o século XVI, com a exploração de além-mar, em que, segundo Benevolo (2019), os espanhóis encontram impérios indígenas ricos e desenvolvidos, mas incapazes de resistir à invasão. Os colonos espanhóis destroem povoados originais por todo o planalto da América Central e do Sul, obrigando a população a se estabelecer em novas cidades mais compactas, que seguem um modelo uniforme de linhas retas, quadradas, com uma série de quarteirões iguais e com uma praça central, local onde também se encontram a igreja, o paço municipal e as propriedades dos colonos mais abastados.

Produz-se um novo tipo de cidade, com um desenho de tabuleiro que permite sua expansão para a necessidade de acrescentar novos quarteirões e que Benevolo (2019) acredita serem as realizações urbanísticas mais importantes do século XVI.

No século XVII “a crise econômica, a crise da classe dirigente renascentista e a formação da moderna pesquisa científica fazem mudar os métodos de projetar e gerir a cidade” (BENEVOLO, 2019, p. 595). E a partir da metade do século XVIII, a Revolução Industrial muda o curso dos acontecimentos em todo o mundo (BENEVOLO, 2019).

Nesse período, pode-se apontar alguns fatores que influenciaram a organização das cidades e do território, de acordo com Benevolo (2019), os principais são: o aumento da população; o aumento dos bens e serviços produzidos; a redistribuição dos habitantes no território, uma vez que as fábricas passam a se concentrar ao redor das cidades que devem acolher o aumento natural da população e a migração dos campos e; a desvalorização das formas tradicionais de controle público.

Esse rápido crescimento das cidades transforma o núcleo existente e forma uma nova faixa construída: a periferia. Nessa periferia, “perde-se a homogeneidade social e arquitetônica da cidade antiga” (BENEVOLO, 2019, P. 669). Os bairros diferem de acordo com a classe social e as famílias tendem a se isolar o máximo possível uma das outras.

Segundo Benevolo (2019), no período pós-guerra, de 1815 em diante, surgem propostas políticas e urbanísticas com o ideal de alterar a organização social e a disposição dos núcleos urbanos. Numa tentativa de mudar o foco da liberdade individual para a organização coletiva e, na busca em resolver quase todos os aspectos da vida familiar e social de forma pública, antecipam a pesquisa da arquitetura moderna, que só teria início no século seguinte.

Surge a partir desse momento a cidade pós-liberal, que Benevolo (2019) descreve como um novo modelo de cidade estabelecido por uma burguesia vitoriosa. Nesse modelo, os interesses dos grupos dominantes estão coordenados, o que faz com que tenha um sucesso imediato e caro. “Permite reorganizar as grandes cidades europeias (antes de qualquer outra, Paris), fundar as cidades coloniais em todas as partes do mundo e ainda influencia, de maneira determinante, a organização das cidades em que vivemos hoje” (BENEVOLO, 2019, p. 681).

A propriedade privada e a administração dividem funções, ficando a cargo da primeira administrar os terrenos servidos da rede de serviços e percursos gerenciados pela segunda, com o objetivo de fazer funcionar o conjunto da cidade. De todas as maneiras, tem o objetivo de maximizar a renda imobiliária urbana e tenta se sobrepor e destruir a cidade mais antiga (BENEVOLO, 2019).

Para o autor, é quando os artistas e técnicos, chamados para colaborar com a gestão da cidade pós-liberal, mostram-se capazes de propor um novo método de trabalho que surge a arquitetura moderna. Essa arquitetura é a busca por um modelo alternativo ao tradicional, e distingue a cidade em suas diferentes funções, colocando a residência como o elemento mais importante.

Por considerar a moradia o elemento que mais interessa aos habitantes, propõe reconstruir a cidade a partir das exigências destes e não dos proprietários e gestores. Surge também nesse período, a hipótese das unidades de habitação, vistas como uma oportunidade de “estender o controle arquitetônico a uma escala muito maior” (BENEVOLO, 2019, p. 763).

Benevolo (2019) aponta que os resultados da arquitetura moderna foram aceitos pela sociedade contemporânea apenas em partes e conclui que os elementos da cidade regular são reservados a uma minoria da população, fazendo com que haja uma divisão em duas cidades, o que se torna um instrumento de discriminação e de domínio.

Percebe-se que as prioridades de configuração da cidade foram se alterando ao longo da história, transformando a valorização dos deuses, de soberanos, até passar a valorizar os habitantes. Foi um longo percurso até que se começasse a planejar cidades e um caminho maior ainda para que esse planejamento buscasse solucionar os problemas da população.

1.2 O PLANEJAMENTO URBANO

Choay (1979) afirma que o urbanismo quer resolver um problema que começou antes mesmo de seu surgimento, quando a sociedade industrial começa a questionar suas realizações. Pois “o espaço urbano é um reflexo tanto de ações que se realizam no presente como também daquelas que se realizaram no passado e que deixaram suas marcas impressas nas formas espaciais do presente” (CORRÊA, 1989, p. 8).

De acordo com Villaça (2010), aquilo que nas décadas de 30 e 40 se chamava de urbanismo, tem sido denominado nas últimas décadas como planejamento urbano e caracteriza-se pela ação para organização do espaço urbano. No Brasil, acredita-se numa visão do mundo urbano em que um planejamento “integrado” seria indispensável para solucionar os problemas crescentes das cidades. Há décadas se busca interpretações para a origem dos problemas sociais que se manifestam nas cidades, bem como sobre o papel do planejamento urbano para a solução desses problemas.

Nesse contexto, para Sabina (2019), na segunda metade do século XX, o planejamento das cidades brasileiras considerou o deslocamento por veículos motorizados como base, o que resultou em cidades “espraiadas, segregadas, ineficientes, longos percursos para acessar trabalho e serviços e altos números de incidentes viários” (SABINA, 2019, p. 6).

Gehl (2013) complementa ao afirmar que a dimensão humana tem sido um tópico esquecido pelo planejamento urbano, “as ideologias dominantes de planejamento - em especial, o modernismo - deram baixa prioridade ao espaço público, às áreas de pedestres e ao papel do espaço urbano como local de encontro dos moradores da cidade” (GEHL, 2013, p. 3).

Para Gehl (2013), a função do espaço da cidade como ponto de encontro de moradores foi progressivamente descartada, porém nas décadas recentes há um aumento do interesse na criação de áreas dinâmicas e de uso misto. Um dos marcos que, segundo Sabina (2019), representa a mudança do planejamento urbano, foi a diferenciação entre transporte urbano e mobilidade urbana que a Política Nacional de Mobilidade Urbana trouxe em 2012.

1.2.1 Revitalização urbana

Uma das estratégias de planejamento que surge com a necessidade de renovação das cidades, pós declínio das zonas industriais, é a revitalização urbana, que no final do século XX é definida no planejamento estratégico como forma de contrariar o processo de

deterioração da cidade, que tem a necessidade de novas funções (FREITAS, GUERRA e SEIXAS, 2006).

Ainda para os autores (2006), a revitalização pode apresentar os conceitos de renovação urbana, requalificação e reabilitação. A renovação é marcada pela ideia de substituição do antigo por características morfológicas e tipológicas novas. A requalificação é um instrumento de melhoria do espaço público com caráter mobilizador e voltado para o estabelecimento de novos padrões de organização.

Já a reabilitação não se dá pela destruição do tecido, mas pela readaptação das situações em termos de funcionalidade urbana. Dando ênfase na intervenção do edificado e também na paisagem urbana, atuando no melhoramento do espaço público. Dessa maneira, a revitalização urbana acaba por influenciar na melhoria da qualidade do ambiente urbano. (FREITAS, GUERRA e SEIXAS, 2006).

A atuação da revitalização desenvolve-se numa perspectiva de sustentabilidade de intervenção, sempre buscando trazer uma nova vida aos cenários perdidos, adaptando-se às realidades territoriais e buscando o apoio de políticas públicas para acontecer (FREITAS, GUERRA e SEIXAS, 2006).

1.2.1 Caminhabilidade

Ao falar de intervenções urbanas, Gehl (2013) afirma que as áreas de pedestres criam cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis e os urbanistas e arquitetos devem ser pressionados para reforçarem sua existência. Jacobs (2011) reforça a relevância ao dizer que é quando não se sentem seguras nas calçadas que as pessoas dizem que uma cidade é perigosa ou selvagem, uma vez que é função fundamental das ruas e calçadas manter a segurança urbana.

O último levantamento da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) traz, em dados, a importância de se pensar nos pedestres. Como afirma a ANTP (2017), 43% dos deslocamentos nas cidades do país são feitos a pé ou por bicicleta. Se contemplados os deslocamentos menores, acredita-se que “as pessoas fazem 103,0 bilhões de deslocamentos por ano, valor 56% maior do que o valor das viagens classificadas por modo principal” (ANTP, 2017).

Para avaliar a qualidade dos espaços para se deslocar a pé, é que surge o conceito de caminhabilidade. O termo, segundo Sabina (2019), surgiu com Christopher Bradshaw em

1993 e desde então várias metodologias foram desenvolvidas “para avaliar o quão agradáveis, convidativas e seguras podem ser as ruas, os bairros e as cidades a partir da perspectiva das pessoas a pé” (SABINA, 2019, p. 12).

Sabina (2019) relata que Bradshaw define dez principais pontos a serem observados. Esses pontos são a densidade, o estacionamento na rua, a existência de bancos para sentar, as chances de encontrar conhecidos na rua, a idade em que as crianças começam a andar sozinhas, como as mulheres avaliam a segurança para andar, a conectividade com o transporte público, os lugares significantes no bairro, as áreas verdes como parques e praças e as calçadas.

A partir dessa relação de pontos, é possível observar que uma boa experiência de caminhada vai além da existência de calçadas em boas condições. Observa-se também, que dois dos pontos apresentados, sobre idade em que crianças andam sozinhas e sobre a avaliação das mulheres sobre segurança, incluiu a perspectiva de gênero ao tema. (SABINA, 2019).

Para construir ambientes caminháveis, afirma Sabina (2019), é necessário considerar as diferentes escalas do território, que são as ruas, os bairros e as cidades. No que tange à rua, devem ser pensadas de modo que sejam atraentes, apresentando uma infraestrutura que garanta a prioridade, a segurança, o conforto e o interesse das pessoas que se deslocam a pé.

Os bairros, de acordo com Sabina (2019), devem ser densos, ofertar acesso a serviços, equipamentos culturais e de lazer, comércios e espaços públicos e também serem organizados em quadras menores e mais permeáveis. Speck (2017) complementa que a caminhada deve ter um propósito e, no planejamento, esse propósito é atingido pelo uso misto, ou seja, deve-se criar um equilíbrio de atividades dentro de uma distância em que estas possam ser completadas a pé.

Na maior escala do território urbano, a cidade, Sabina (2019) acredita que é necessário eliminar barreiras, de forma que os bairros se conectem com acessos fáceis e livres, sem a necessidade de vias expressas. Observa-se, portanto, que a análise de caminhabilidade é complexa e combina diversos fatores como estrutura, usos e percepções.

Dessa forma, para além da estrutura física, é igualmente importante “reforçar a função social do espaço da cidade como local de encontro que contribui para os objetivos da sustentabilidade social e para uma sociedade democrática e aberta” (GEHL, 2013, p. 6). Jacobs (2011) exemplifica a importância da função social ao dizer que a ordem pública é

mantida pelos padrões de comportamento espontâneos presentes em meio ao povo e por ele aplicados.

Para Jacobs (2011), uma rua capaz de receber desconhecidos e até mesmo ter a segurança aumentada devido à presença deles (e também para eles) precisa ter distinção entre o espaço público e privado e também devem existir olhos voltados para a rua. Esses olhos vêm dos prédios que se voltam para a calçada e também quando, segundo Gehl (2013), mais pessoas se movimentam e permanecem nos espaços urbanos.

Cidades com uma estrutura coesa, espaços atrativos e variedade de funções convida as pessoas a caminharem e aumentam o sentimento de segurança (GEHL, 2013). Jacobs (2011) comenta sobre o número substancial de estabelecimentos e outros locais públicos que promovem a vigilância, “deve haver entre eles sobretudo estabelecimentos e espaços públicos que sejam utilizados à noite. Lojas, bares e restaurantes, os exemplos principais, atuam de forma bem variada e complexa para aumentar a segurança nas calçadas” (JACOBS, 2011, p.37).

Atividades ao ar livre, como diz Gehl (2013), vão além de uma simples caminhada e devem incluir, segurança, infraestrutura adequada, qualidade visual e proteção. Cabe ao planejamento influenciar o alcance e o caráter das atividades ao ar livre. Quando a vida na cidade é reforçada, fortalece-se no espaço urbano todas as formas de atividade social.

Jacobs (2011) acredita que é muito difícil superar a segregação espacial se as pessoas se sentirem inseguras nas ruas e, portanto, segundo Gehl (2013), os urbanistas que ambicionam mais do que proporcionar um espaço para circulação, devem promover um espaço público vivo e utilizado por diferentes grupos de pessoas. “Cidades convidativas devem ter um espaço público cuidadosamente projetado para sustentar os processos que reforçam a vida urbana” (GEHL, 2013, p. 65).

Sabina (2019) sintetiza essas ideias ao afirmar que alguns dos elementos que fazem com que as pessoas se sintam mais seguras são: “iluminação, desenho dos espaços urbanos, usos da rua, permeabilidade visual e física dos edifícios da rua e presença de estabelecimentos que funcionam em horários diversos, principalmente à noite” (SABINA, 2019, p. 15). Igualmente relevantes para o conforto e permanência dessas pessoas nos espaços são mobiliários de descanso, uma arborização que proporcione o controle térmico e a existência de abrigos de chuva e sol, além de outros elementos que ofereçam estruturas adequadas para necessidades e atividades das pessoas que circulam pela cidade.

Para Montenegro (2017), a abordagem das cidades deve ser multidimensional uma vez que elas possuem dimensões materiais, políticas e simbólicas. A dimensão material, que se refere a prédios e infraestrutura, e dimensão política, que envolve a gestão dos espaços urbanos e o planejamento urbano, já foram tratados até aqui. A dimensão simbólica abrange os habitantes da cidade e suas identidades, tema discutido a seguir.

O relacionamento das mulheres com esses três aspectos, segundo Montenegro (2017), é complexo e se baseia em identidades de natureza econômica, social, sexual, entre outras. No entanto, independente do seu histórico, o acesso da cidade pelas mulheres é restrito.

1.3 CIDADE: SUBSTANTIVO FEMININO

Apesar do feminismo ser um movimento em evolução constante, Lima e Berruezo (2019) destacam que sociólogos identificam três principais “ondas” no movimento. Os objetivos da primeira, que aconteceu em meados do século XIX, eram a exigência ao voto, acesso igualitário à educação e direitos iguais no casamento.

A partir dos anos 1960, as mulheres percebem que os direitos legais frutos da primeira onda não tinham levado a melhorias reais “em suas vidas cotidianas e voltaram sua atenção à redução da desigualdade em áreas que iam do local de trabalho à família” (LIMA E BERRUEZO, 2019, p. 15).

É nesse contexto que, de acordo com Lima e Berruezo (2019), começa-se a discutir a definição de gênero, que os autores definem como às diferenças sociais em contraponto com o sexo que se refere às diferenças biológicas. Perrot (2009) explica que ao contrário do sexo biológico, o gênero estabelece as relações construídas pela cultura e pela história.

Portanto, ao assumir a categoria de gênero, de acordo com Calió (1997), significa identificar a relação de gênero como relação de poder e também nos diversos espaços onde ele se constrói, como nas instituições, na família e também na cidade. Essas relações de poder, para Pinafi (2007), são mediadas por uma ordem patriarcal que “atribui aos homens o direito a dominar e controlar suas mulheres” (PINAFLI, 2007, p. 20).

As cidades para Montenegro (2017) prometem oportunidades que na prática negam. São territórios em que as oportunidades coexistem com a discriminação e exclusão. Independentemente do local em que residam nas cidades, as mulheres enfrentam mais insegurança.

Calió (1997) afirma que o uso desigual dos espaços entre homens e mulheres não foi percebida como importante durante muito tempo, “importavam sobretudo as divisões espaciais provocadas por questões demográficas, econômicas, culturais e políticas” (CALIÓ, 1997, p.3). Porém, essa realidade foi se modificando, uma vez que o espaço urbano deixou de ser visto como “natural” e passa a ser vivenciado cada vez mais como “político”. Esse espaço estabelece hierarquias que favorecem certas necessidades e prioridades e anula outras, fazendo com que a cidade se adapte aos desejos da masculinidade, uma vez que são homens que a planejam e organizam. (CORTÉS, 2015).

Essa relação espacial, como afirma Cortés (2015) ajuda a naturalizar os privilégios e a autoridade masculina, sendo que os diferentes espaços representam diferentes significados e cabe ao planejador favorecer a criação de espaços que estimulam as diferenças ou gere isolamento e exclusão. Calió (1997) complementa que os estudiosos urbanos tiveram dificuldade em observar a distinção do público e privado, delegando o mundo político e econômico (público) aos homens e o doméstico e íntimo (privado) às mulheres, implicando na negação das mulheres, causando o que a autora chama de “invisibilização”.

Dessa maneira, a cidade planejada por aqueles ligados ao poder se opõe ao praticado no dia-a-dia, já que cada grupo social precisa encontrar espaços para se identificar e reforçar sua identidade (CORTÉS, 2015). Porém, Calió (1997) ressalta que esse mesmo espaço em que ocorrem as lutas de dominação, também é palco das lutas de superação da dominação. “A existência e o reconhecimento de cada uma das minorias que compõem a cidade não se contrapõem à integração global nessa mesma cidade, mas facilitam a contribuição que se pode dar à coesão interna dos coletivos sociais e à sua visibilidade no magma urbano” (CORTÉS, 2015, p.123).

Nesse sentido, Cortés (2015) afirma que a importância de se dar visibilidade aos grupos marginalizados está no fato das cidades serem o local dos processos políticos, culturais e históricos e, portanto, devem ser entendidas como um espaço de oportunidade para criar espaços de mistura e relação. Para tanto, somente será possível reconhecer a existência das mulheres na cidade pela “compreensão profunda e a incorporação pelas teorias urbanas e pelas políticas públicas das reflexões sobre as relações patriarcais” (CALIÓ, 1997, p. 7).

Sebalhos, Flores e Coelho (2019) acreditam que essas diferentes percepções que cada gênero experiencia à segurança na cidade podem servir ao planejamento de espaços públicos levando em consideração as vivências das mulheres. Lamourex (2009) explica quais são

essas vivências ao afirmar que as mulheres sofrem diversos ataques quando saem do espaço privado, teoricamente o destinado a elas, ferindo de diversas maneiras a sua integridade. “O homem público obtém consideração; a mulher pública é objeto de escárnio” (LAMOUREX, 2009, p. 211).

1.3.1 Violência de gênero nas cidades

Por, como afirma Sebalhos, Flores e Coelho (2019), não pertencerem e serem bem-vindas nos espaços públicos, as mulheres se sentem inseguras no exterior de suas casas. Podendo ser inclusive, vítimas de violência. A violência de gênero, para Pinafi (2007) é, por definição, “toda e qualquer conduta baseada no gênero, que cause ou passível de causar morte, dano ou sofrimento nos âmbitos: físico, sexual ou psicológico à mulher, tanto na esfera pública quanto na privada” (PINAFI, 2007, p.17).

Alemaný (2009) destaca que as violências praticadas contra as mulheres têm a finalidade de “intimidá-las, puni-las, humilhá-las, atingi-las na sua integridade física e na sua subjetividade” (ALEMANY, 2009, p. 271). As mulheres sofrem diariamente nos espaços públicos e privados com o machismo, assédio e a violência sexual. Essa situação é ainda mais agravada nas periferias das cidades brasileiras, onde 90% das mulheres entre 14 e 24 anos param de frequentar espaços públicos por medo da violência, de acordo com uma pesquisa realizada pela Agência Enois (MONTENEGRO, 2017).

As cidades brasileiras são extremamente desiguais. “Serviços públicos de baixa qualidade, como transporte, iluminação pública, educação, policiamento e moradia afetam de forma direta as vidas de milhões de mulheres, particularmente as pobres que vivem nas áreas periféricas” (MONTENEGRO, 2017 p.24).

A falta de investimentos e de planejamento fazem com que as mulheres tenham sua liberdade e acesso limitados pelo medo de circular e permanecer em espaços públicos. De acordo com o relatório realizado pela *ActionAid*, os planos dos órgãos de planejamento urbano do Brasil não incluem uma perspectiva de gênero e, em dois anos, após 2016, o orçamento para enfrentamento à violência contra a mulher reduziu em 74% (MONTENEGRO, 2017).

Diante desse contexto, como expõe Montenegro (2017), deve-se buscar formas de tornar o espaço urbano mais acolhedor, pois a presença de mulheres e meninas depende de ambientes que encorajem sua presença, desejos e necessidades.

Historicamente, algumas medidas têm sido tomadas no sentido de minimizar e combater a discriminação e a violência contra a mulher. Em “1979 a Assembleia Geral das Nações Unidas adotou a Convenção para a Eliminação de Todas as Formas de Discriminação contra a Mulher (CEDAW), conhecida como a Lei Internacional dos Direitos da Mulher” (PINAFI, 2007, p.20). A autora (2007) expõe que o objetivo da convenção era promover os direitos da mulher na igualdade de gênero e repreender quaisquer discriminações.

Mais tarde, em 1983, foi criado o Conselho Estadual da Condição Feminina e em 1985, implantado o Conselho Nacional dos Direitos da Mulher e da Delegacia de Defesa da Mulher (DDM), uma iniciativa pioneira do Brasil (PINAFI, 2007).

Essas convenções e conselhos abrem caminhos, ainda que de forma lenta, para novas atitudes diante dos espaços (públicos e privados) que as mulheres vêm ocupando ao longo da história.

1.4 ATRIBUTOS SENSÍVEIS AO GÊNERO

Para que seja possível propor alterações no espaço urbano que torne o ambiente construído mais democrático, acessível e seguro, foram estabelecidos atributos sensíveis ao gênero, selecionados a partir do Índice Técnico de Caminhabilidade Sensível a Gênero, dos estudos sobre caminhabilidade já apresentados e observando os princípios da pesquisa de Anne Michaud, que “elaborou seis princípios básicos de desenho urbano seguro para mulheres” (SABINA, 2019, p.27), como parte do programa *Femmes et Villes*.

Os seis princípios foram publicados em 2001 e são eles: Sinalização, para que mulheres reconheçam e compreendam o espaço de maneira clara; Visibilidade, para garantir que todas possam visualizar todos os elementos e localizar possíveis rotas de fuga; Vitalidade, que compreende a presença contínua de pessoas na rua; Vigilância, que se refere à condição de se obter e oferecer ajuda se necessário; Equipamento e mobiliário, que analisa a capacidade dessas estruturas de acolherem e promoverem permanência e; Convivência, que se refere a espaços que proporcionam redes de confiança no espaço público (SABINA, 2019).

Estes princípios são usados como pontos-chave para análise de cada atributo, que foram separados em: calçadas e travessias, conectividade, fachadas e edificações, mobiliários urbanos e sinalização.

1.4.1 Calçadas e Travessias

Nas calçadas é importante observar as dimensões da faixa livre, pois essas, de acordo com Sabina (2019), influenciam na garantia de acesso, melhoram a experiência de pessoas em cadeira de rodas ou em tarefas domésticas e de cuidado, que costumam ser realizadas com mais frequência por mulheres, além de ajudar a evitar a sensação de confinamento no espaço, o que melhora a sensação de segurança e estimula a presença de mais pessoas no local.

Os pisos não devem provocar instabilidade, ou seja, dificultar o deslocamento de idosos/os, mulheres com carrinhos de bebês, carrinhos de compra, deficientes visuais e físicos e pessoas em cadeiras de rodas. Além da acessibilidade, “más condições dos pisos geram insegurança no trajeto desde o ponto de vista de possibilidade de escapar de uma situação de risco” (SABINA, 2019, p.42).

Uma pavimentação em condições adequadas é capaz de garantir a sensação de segurança e regularidade do trajeto, além de passar a impressão de cuidado e ação da gestão pública. Quanto mais e com maior qualidade são os espaços para se caminhar e permanecer nas ruas, maior a variedade de pessoas no espaço, garantindo a vigilância informal e a possibilidade de meninas e mulheres conseguirem ajuda em uma situação de perigo (SABINA, 2019).

Já as travessias correspondem ao espaço viário de convergência entre pessoas a pé e os veículos. Como afirma Sabina (2019), a importância das travessias para as mulheres está na garantia da continuidade de um trajeto confiável e confortável, além do fato que travessias em espaços sem visibilidade ou confinados são excludentes para mulheres, uma vez que geram insegurança e reduzem as opções de rotas alternativas.

1.4.2 Conectividade

A conectividade se refere à qualidade dos caminhos, para garantir o caminhar como rede. Os aspectos físicos e desenho de ruas, calçadas e travessias devem garantir condições para a utilização a pé de forma segura e agradável. A continuidade dos caminhos é fundamental para garantir a liberdade, além de garantir que seja possível ver e ser vista pelos demais transeuntes (SABINA, 2019).

Outro ponto da conectividade é o transporte público. “Bairros feitos para caminhar podem florescer na ausência de transporte público, mas cidades caminháveis dependem totalmente dele” (SPECK, 2017, p. 74). O autor afirma que cidades, que desejam se tornar caminháveis, devem levar em consideração pontos negligenciados no planejamento do transporte público. Sabina (2019) observa que pontos e estações em locais com constante movimento atraem outras atividades para as ruas.

A infraestrutura ciclovária também deve ser observada, uma vez que segundo Speck (2017), cidades boas para se andar, também são cidades boas para se pedalar. Bicicletas tornam carros menos necessários, ampliam o alcance da cidade, além de gerar “mais possibilidade de vitalidade, diversidade de pessoas e de vigilância informal, extremamente importante para mulheres e meninas” (SABINA, 2019).

Porém, o ponto mais importante da conectividade diz respeito à permeabilidade. “Permeabilidade significa mais opções de caminhos a pé a curtas distâncias, isso pode ser ofertado a partir de quadras com dimensões menores ou por acessos de pedestres pelo meio da quadra - a partir de galerias, praças e outras áreas de fruição” (SABINA, 2019).

Para Speck (2017), ao optar-se por quadras menores, haverá mais quadras por quilômetro quadrado, fazendo com que o pedestre tenha mais escolhas e mais oportunidades de alterar o trajeto para chegar ao destino. Isso é capaz de diminuir as distâncias entre os destinos, tornar a caminhada muito mais interessante e, como afirma Sabina (2019), é de extrema importância para mulheres, pois possibilitam rotas de fuga, se necessário, e estimula a presença de pessoas mais diversas.

1.4.3 Fachadas e Edificações

Speck (2017) afirma que fachadas ativas induzem as pessoas a caminhar, portanto paredes vazias e repetições desconsideram a necessidade de pedestre ser entretido. Para além do entretenimento, Gehl (2013) observa que as fachadas têm influência decisiva no espaço urbano, é “o local onde a cidade encontra as edificações” (GEHL, 2013, p. 75).

Portanto, fachadas com transparência como grades, vidros e janelas voltadas para a rua, criam uma conexão visual entre espaços públicos e privados que fazem com que a sensação de segurança aumente para mulheres, já que são mais pessoas observando o espaço público e consequentemente maiores as chances de alguém prestar auxílio, no caso de uma ocorrência na rua (SABINA, 2019).

Para Gehl (2013), se os térreos forem agradáveis e ocupados, os pedestres estarão em meio a atividades humanas, áreas com diversidade de funções proporcionam mais atividades dentro e perto das edificações. Sabina (2019) complementa ao dizer que mais acessos possibilitam mais espaços para se entrar quando em situações de risco.

No que diz respeito às edificações, sua relevância se encontra principalmente nos usos mistos, que são capazes de oferecer diversas possibilidades de serviços, comércio, equipamentos e atividades. Essa combinação de diferentes usos proporciona um ambiente com maior vitalidade, reduz a necessidade de percorrer longas distâncias para realizar atividades cotidianas e garante uma maior movimentação em diferentes momentos do dia (SABINA, 2019).

Uma vez que, de acordo com Forneck e Zuccolotto (1996), os deslocamentos das mulheres acontecem de forma complexa já que desempenham atividades no mundo do lar e da família e também no espaço público sua mobilidade se torna dependente e, portanto, como complementa Sabina (2019), um ambiente com usos e atividades diferentes reduz distâncias e facilita trajetos. A movimentação da rua em diferentes horários também tem sua relevância, garantindo que a vitalidade do local seja ampliada, o que aumenta a segurança de quem transita pelo local.

1.4.4 Mobiliários urbanos

A transparência dos mobiliários urbanos é um dos fatores que traz segurança para mulheres e meninas, pois a opacidade destes limita os deslocamentos e a qualidade das experiências no espaço urbano por medo, além de tornar esses mobiliários potenciais pontos de esconderijos e propiciar atitudes desrespeitosas e criminosas (SABINA, 2019).

Outro ponto importante de ser analisado é a existência de locais para sentar no caminho. Segundo Sabina (2019), a oportunidade de se sentar é um elemento de inclusão e estímulo à caminhada. Permite que as ruas sejam usadas como espaços de permanência e melhoram a experiência oferecendo a possibilidade de parada, seja para amamentar, apoiar compras, descansar com crianças, entre outras funções.

A iluminação pública também é de grande importância, já que “garantem acesso em horários diversos e promovem maior sensação de segurança” (SABINA, 2019, p. 78).

1.4.5 Sinalização

De acordo com a Zoom Urbanismo Arquitetura e Design, LAO Design e Engenharia Sustentáveis (2018), a sinalização é relevante pois o urbanismo caminhável deve levar em consideração a presença de estímulos visuais, além de ser um fator de acessibilidade e auxílio de orientação e reconhecimento, tornando a cidade mais gentil e inclusiva.

Consideram-se relevantes as indicações para pedestres como placas com indicação e identificação de lugares e mapas de entorno. Segundo Sabina (2019), essas informações auxiliam as pessoas a navegarem pelas ruas a pé, identificando com autonomia destinos, distâncias, localizações e informações além de ampliar a diversidade de pessoas que circulam. “Essas informações garantem autonomia do território e confiança e, por isso, são consideradas uma das estratégias mais importantes para espaços para mulheres e meninas” (SABINA, 2019, p. 80).

1.5 SÍNTESE DO CAPÍTULO

A partir desse suporte teórico, foi possível fazer um resgate histórico das cidades, conceituar termos importantes para o projeto como planejamento urbano e revitalização urbana e observar o descaso com a mulher na hora de se planejar o espaço urbano. Porém, considera-se cada vez mais o lado social da cidade, entendendo-se a necessidade de promover uma cidade segura e acessível para todos e não apenas para um grupo dominante.

A partir desse entendimento, foram identificados e estabelecidos pontos do planejamento que são sensíveis ao gênero, revelando de que maneira é possível que o planejamento torne as cidades mais democráticas e servindo de base para as diretrizes projetuais.

2 CORRELATOS

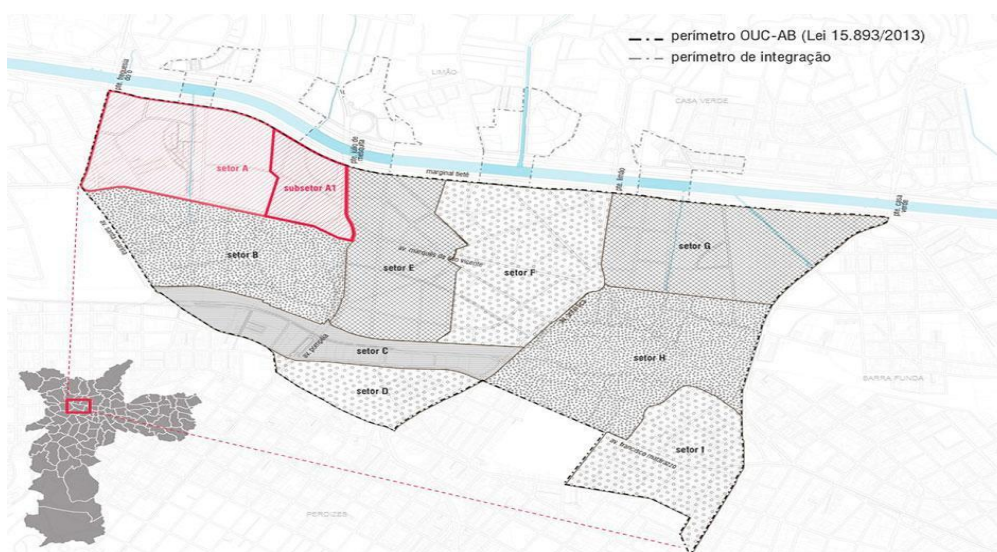
Neste capítulo serão apresentados os correlatos que foram utilizados como inspiração para a proposta projetual de revitalização urbana para tornar a cidade de Cascavel mais segura e inclusiva para mulheres. As análises buscam identificar os aspectos funcionais, formais e sensíveis a gênero dos projetos escolhidos, sendo eles o Plano de Urbanização do Subsetor A1 -Água Branca em São Paulo, a Rua Completa Fort Street na Nova Zelândia e a Calçada de Todas as Cores em São Paulo.

2.1 PLANO DE URBANIZAÇÃO SUBSETOR A1 - ÁGUA BRANCA, SÃO PAULO

De acordo com a Prefeitura de São Paulo (2016), a Operação Urbana Consorciada Água Branca (OUCAB), que está contida no setor da Orla Ferroviária e Fluvial da cidade de São Paulo “faz parte de um território considerado estratégico para a renovação das infraestruturas urbanas da cidade, o Arco Tietê” (SÃO PAULO, 2016).

Para realização desse Plano, foi realizado um Concurso Público Nacional, que teve como ganhador o Estúdio 41, que, sob a coordenação da São Paulo Urbanismo desenvolveu o anteprojeto para o subsector A1 da Operação Urbana Consorciada Água Branca. O perímetro da área de intervenção é composto por duas porções de território, uma de cada lado do Rio Tietê.

Figura 1 - Localização e perímetro da região da Água Branca



Fonte: São Paulo (2016)

2.1.1 Análise funcional

O Plano de Urbanização para o Subsetor A1, como afirma a Prefeitura de São Paulo (2016), busca dinamizar a interação entre a população e a cidade e assim regenerar o tecido urbano, alterando os aspectos físicos, ambientais, econômico e social. “Elaborado na diversidade e integração de usos – habitação, comércio e serviços, equipamentos sociais e áreas verdes – o Plano é capaz de criar um ambiente seguro e agradável para a circulação de pedestres e para o convívio social dos moradores e visitantes” (SÃO PAULO, 2016, n.p.).

O Plano de Urbanização contempla a infraestrutura urbana e sistemas de mobilidade, equipamentos sociais, equipamento administrativo (implantação do Centro de Gerenciamento e Monitoramento Integrado), parques e áreas verdes, passarela sobre o rio Tietê e habitações de interesse social em edifícios de uso misto (SÃO PAULO, 2016).

Figura 2 - Implantação



Fonte: STUDIO41 (2015)

2.1.2 Análise formal

O projeto propõe 102.400 m² de área construída para unidades habitacionais, com 50 m² de área privativa por unidade e uso misto dos edifícios, com comercial nos térreos, 12.350 m² de área construída computável para edifícios institucionais, com três blocos em arranjo paralelo com função cultural, educacional e esportiva e mais 1.400 m² para Unidade Básica de Saúde, implantada de maneira a garantir conexão direta com a praça e os edifícios de habitação social (SÃO PAULO, 2016).

Propõe também um *boulevard* com 210 m de extensão e 18 m de largura, conectando os territórios, com faixa exclusiva de circulação de bicicletas e acessos de veículos restrito a serviços, segurança e emergência. Uma Praça Seca de 10.300 m² de área, sendo o espaço central do projeto, capaz de abrigar eventos e atividades, um parque com 47.600 m² com áreas de bosque, trilhas para caminhada e equipamentos de esporte e lazer, 19.500 m² de área construída computável para edifício administrativo, 2.145 m² de área de circulação de pedestres e ciclistas e 1.100 m de extensão de faixa cicloviária (SÃO PAULO, 2016).

Figura 3 - Visão geral do projeto



Fonte: STUDIO41 (2015)

2.1.3 Análise dos atributos sensíveis ao gênero

No que diz respeito à conectividade, o projeto garante o caminhar em condições seguras e agradáveis, possui ampla infraestrutura ciclovitária e permeabilidade com acesso entre blocos com pátios e terraços e diálogo entre as áreas livres.

As fachadas são pensadas como fachadas ativas, as janelas das edificações são voltadas para os caminhos de passagem, a implantação dos edifícios busca uma relação mais gentil com a rua e conexão com os espaços e favorece o uso misto ao propor unidades habitacionais nos pisos superiores e uso comercial nos térreos.

Figura 4- Boulevard da Oucab Subsetor A1

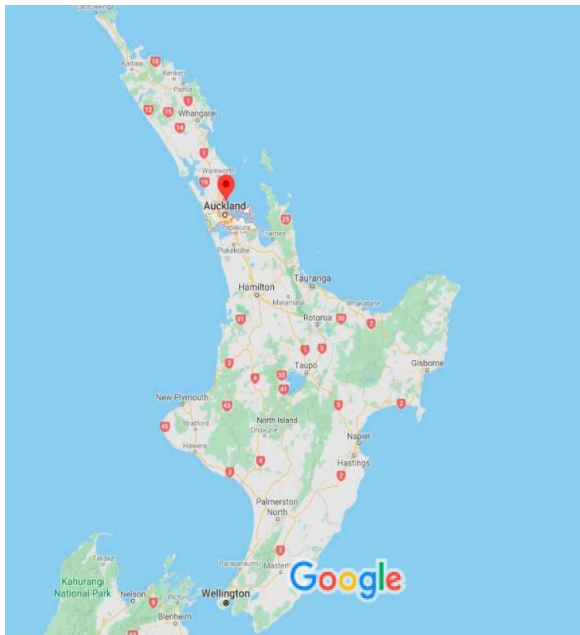


Fonte: São Paulo (2016)

2.2 FORT STREET - AUCKLAND, NOVA ZELÂNDIA

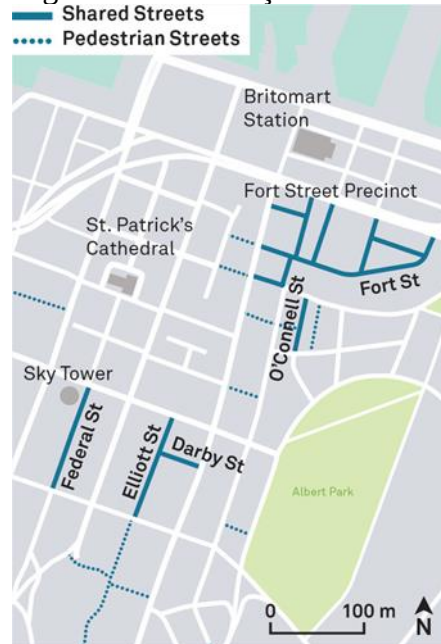
De acordo com o Manual de Design de Auckland (GLOBAL DESIGNING CITIES INITIA - GDCI, 2013), em 2008, foi identificado na Fort Street o potencial de transformação da área em um ambiente mais atraente e fácil de usar. Para tornar isso real, seis ruas foram selecionadas para a mudança. O trabalho teve início em 2009 e foi realizado em três etapas entre 2010 e 2013.

Figura 5 -Localização



Fonte: Google Maps (2020)

Figura 6 - Localização



Fonte: GDCI (2013)

2.2.1 Análise funcional

O espaço prioriza o pedestre e desencoraja o tráfego de veículos. O Conselho de Auckland encomendou um relatório que concluiu, entre outras coisas, que o tráfego de pedestres aumentou 50% durante o horário de pico, quase metade dos pesquisados (49%) visitaria a área com mais frequência, tornando o local ativo e há menos veículos (-34%) trafegando pelo local (VIENNCOUVER, 2015).

Figura 7 - Diminuição de carros e aumento de pedestres na Fort Street

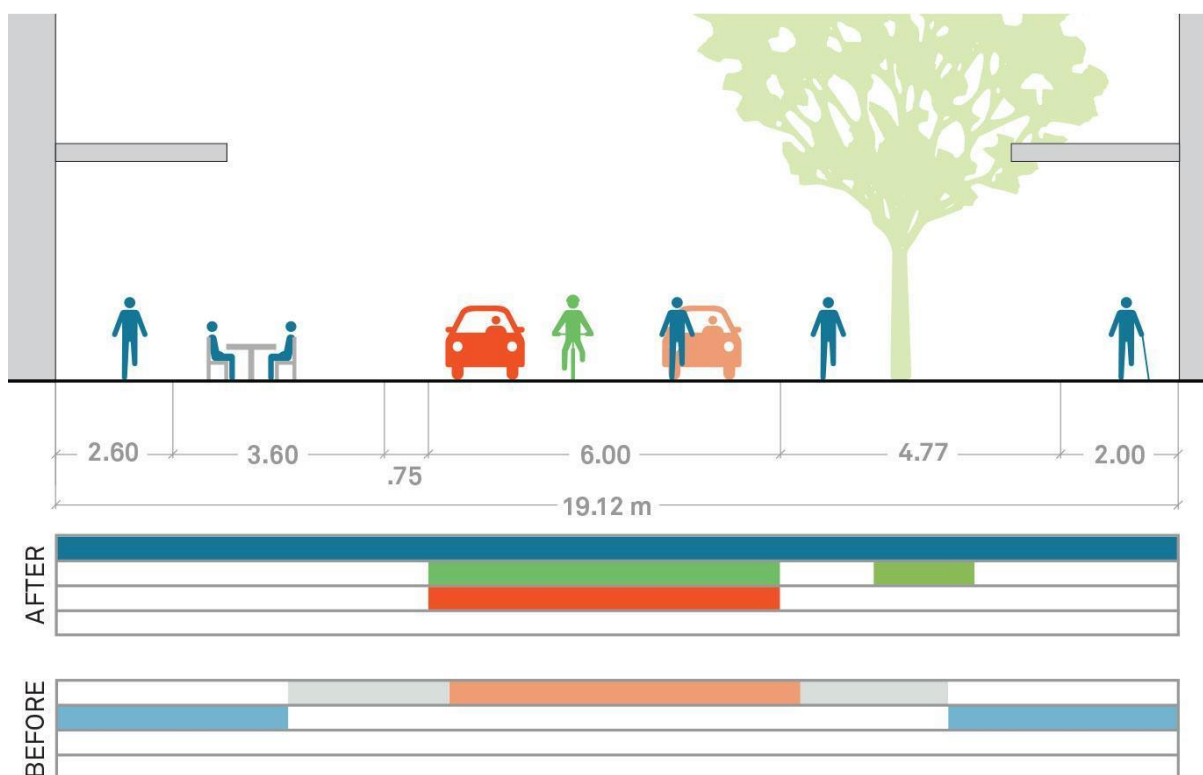


Fonte: Vienncouver (2015)

2.2.2 Análise formal

O projeto removeu as ruas que existiam de maneira convencional e instalou uma calçada de nível único em toda a largura da rua, criando o espaço compartilhado. A remoção de demarcações entre pedestres e veículos ampliou para aproximadamente 20 metros a faixa de passagem (GDCI, 2013).

Figura 8 - Alterações formais



Fonte: GDCI (2013)

2.2.3 Análise dos atributos sensíveis ao gênero

O aumento da faixa livre das calçadas ampliou as áreas de circulação, melhorando a experiência para aquelas que necessitam transitar com carrinhos ou sacolas, aumentou o número de pedestres circulando no local, colaborando com a segurança. Possui uma pavimentação adequada, que garante segurança no trajeto e torna as rotas acessíveis.

O projeto também diminuiu o número de travessias, tornando o pedestre prioridade e garantindo a continuidade de um trajeto confiável e confortável, fazendo com que o ambiente se torne inclusivo e seguro.

2.3 CALÇADA DE TODAS AS CORES - SÃO PAULO

De acordo com a Zoom Urbanismo Arquitetura e Design (2018), a Calçada de Todas as Cores foi criada para ser uma calçada modelo, com soluções para tornar esse espaço completo. Localizada na entrada da CASACOR São Paulo 2018, tinha como objetivo mostrar que o espaço público pode ter o mesmo acolhimento de espaços internos.

Figura 9 - Localização

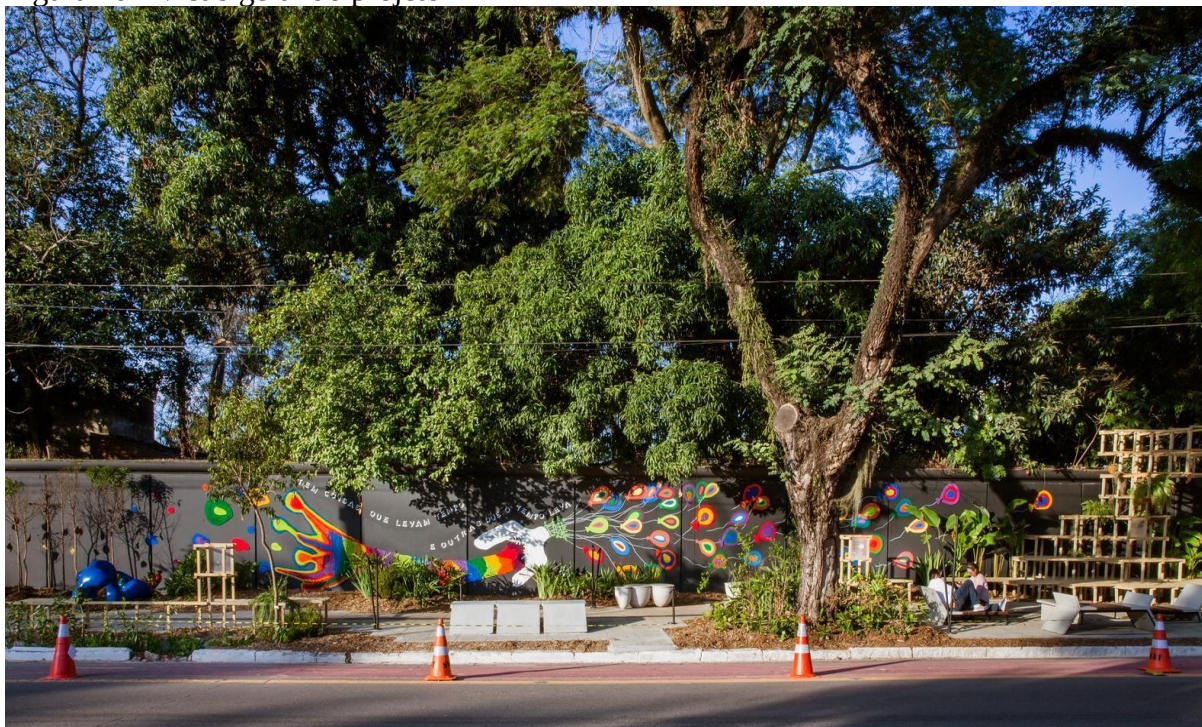


Fonte: Google Maps (2020)

2.3.1 Análise funcional

O projeto abordou temas como sustentabilidade, participação comunitária, acessibilidade, caminhabilidade, mobiliário urbano, ativação do espaço e infraestrutura verde com o objetivo de abranger o máximo de conceitos aplicáveis para criar um espaço urbano completo (ZOOM URBANISMO ARQUITETURA E DESIGN, 2018). Foi criado o conceito de “Sala de Estar Urbana”, que corresponde a um espaço mobiliado com peças confortáveis e de qualidade, que favorecem a permanência no local.

Figura 10 - Visão geral do projeto



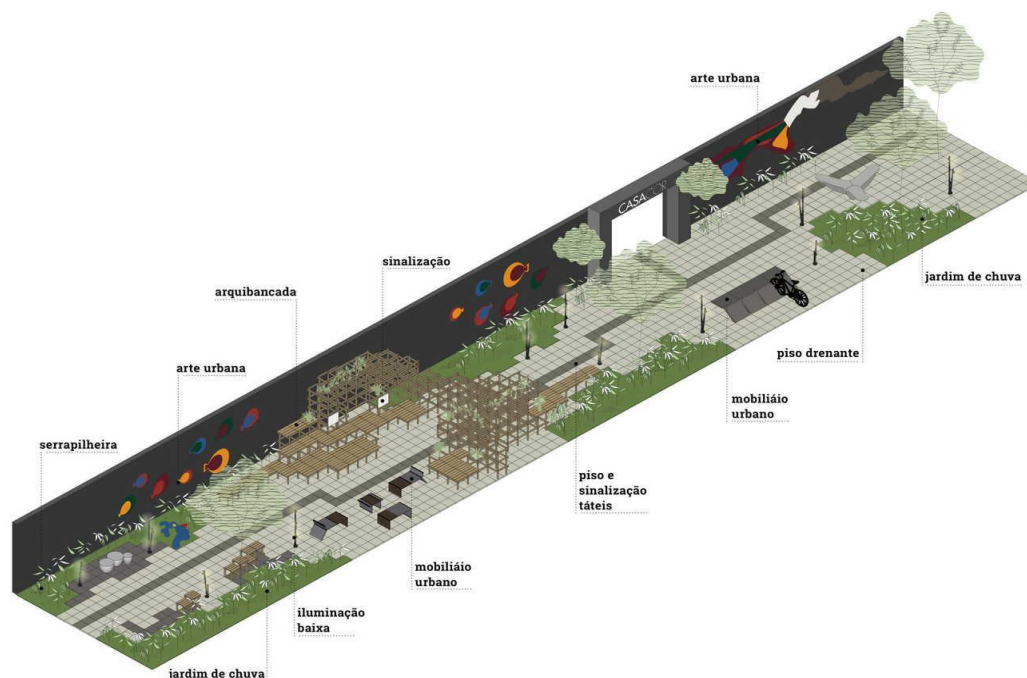
Fonte: Sissy Eiko (2019)

2.3.2 Análise formal

O projeto completava uma área de 400 m², com uma estrutura em madeira que funcionava como arquibancada “com assentos de variadas alturas, profundidades e ângulos, o que criava diferentes situações, possibilidades e vistas. Ao aumentar em altura, ela ia virando uma cobertura multifacetada, que te envolvia conforme você a atravessava” (ZOOM URBANISMO ARQUITETURA E DESIGN, 2018).

Foi escolhido um piso permeável, permitindo que a água da chuva retornasse ao solo, além de estar devidamente assentado, nivelado, ser antiderrapante e estar sinalizado para garantia da acessibilidade. Foram criados pequenos espaços de descanso no percurso da calçada com mobiliários produzidos em parte com madeira de galhos descartados de manejos florestais, promovendo a sustentabilidade. Priorizou-se a iluminação mais baixa, considerada mais eficiente e confortável para pedestres e ciclistas, utilizando balizadores de três alturas: 60 cm, 120 cm e 180 cm (ZOOM URBANISMO ARQUITETURA E DESIGN; LAO DESIGN E ENGENHARIA SUSTENTÁVEIS, 2018).

Figura 11 - Soluções implantadas no projeto



Fonte: Archdaily (2019)

2.3.3 Análise dos atributos sensíveis ao gênero

Destaca-se a qualidade dos pisos, com sinalização tátil e nivelado, pensados para serem gentis e inclusivos. Nos mobiliários urbanos observa-se que a arquibancada foi realizada com elementos vazados em madeira, um jeito diferenciado de promover a transparência e, portanto, trazer segurança ao ambiente, além de promover locais para sentar, juntamente com os outros mobiliários de descanso. A iluminação em escala para pedestres e ciclistas torna o ambiente mais seguro e garante o acesso em diferentes horários (ZOOM URBANISMO ARQUITETURA E DESIGN; LAO DESIGN E ENGENHARIA SUSTENTÁVEIS, 2018).

No quesito sinalização, o projeto aproveita um elemento criado com outra finalidade, a arquibancada, para inserir “um mapa visual com informações do entorno, transporte público, pontos de interesse próximos e distâncias” (ZOOM URBANISMO ARQUITETURA E DESIGN, 2018). Essa sinalização auxilia na autonomia de mulheres de se orientarem e facilita o reconhecimento do entorno.

Figura 12 - Arquibancada e sinalização visual



Fonte: Sissy Eiko (2019)

2.4 SÍNTESE DO CAPÍTULO

Nas obras correlatas foram analisados os aspectos funcionais, formais e sensíveis ao gênero de maneira a agregar ao projeto de revitalização urbana a ser proposto. Vale observar as contribuições de cada correlato relacionados aos pontos apresentados no capítulo anterior, sendo eles calçadas e travessias, conectividade, fachadas e edificações, mobiliários urbanos e sinalização.

O Plano de Urbanização para o Subsetor A1 se destaca nos atributos de conectividade de fachadas e edificações, apresentando quadras permeáveis, fachadas ativas e infraestrutura cicloviária, enquanto a Rua Completa Fort Street traz o atributo de calçadas e travessias, diminuindo o número de travessias e fornecendo uma pavimentação ampla e de qualidade e a Calçada de Todas as Cores contempla os atributos de mobiliário urbanos e sinalização, utilizando-se de elementos vazados para fornecer pontos de parada e sinalização de maneira não convencional.

Esses elementos destacados servirão de base para o desenvolvimento do projeto a ser proposto, de maneira que o projeto de revitalização contemple todos esses atributos listados e explicados nos capítulos anteriores.

3 DIRETRIZES PROJETUAIS

Nesse capítulo serão apresentadas as diretrizes projetuais que nortearão o projeto de revitalização a ser proposto, justificando a escolha do local, realizando o levantamento de dados pertinentes deste para o projeto e explanando as intenções projetuais, utilizando para tais intenções os atributos sensíveis a gênero.

3.1 LOCALIZAÇÃO

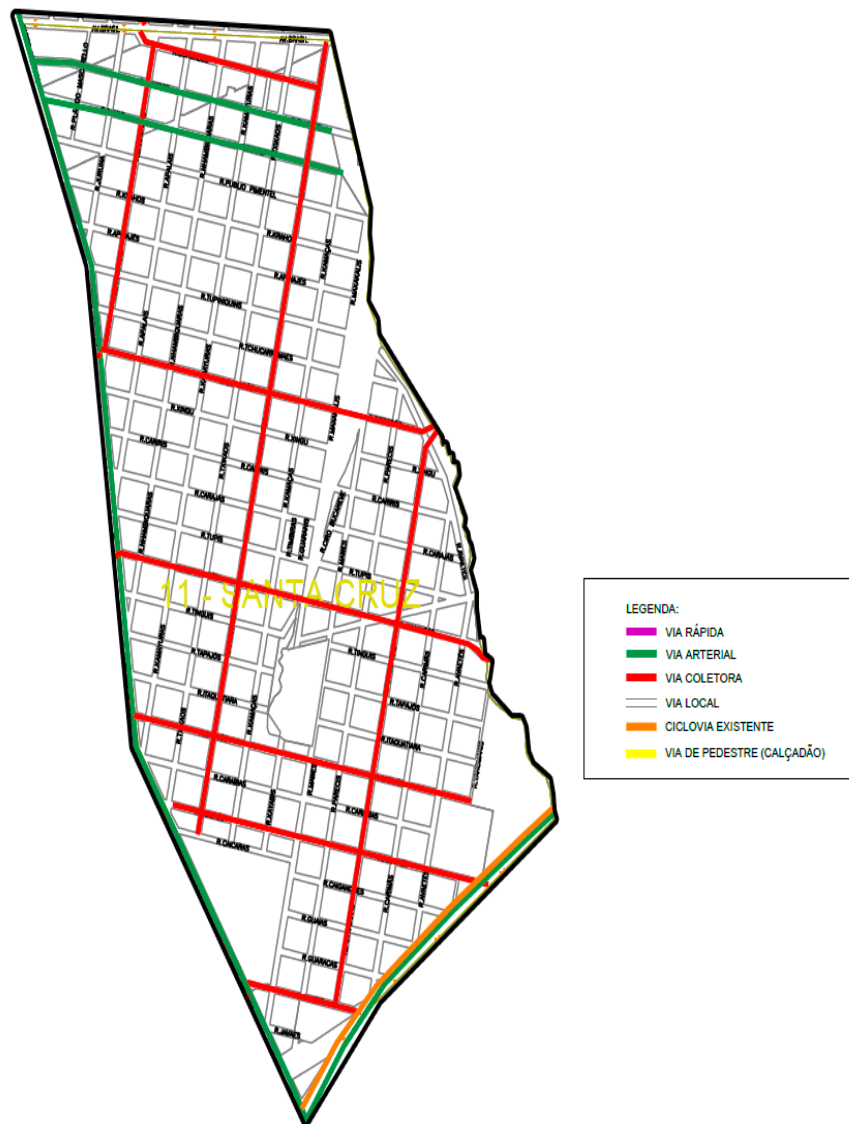
A cidade escolhida para o projeto foi Cascavel, município localizado na Mesorregião Oeste do estado do Paraná. Sua relevância foi determinada pelo seu histórico de luta no enfrentamento à violência contra a mulher, porém sem efetivação no planejamento urbano.

De acordo com Silveira (2018), Cascavel tem se destacado no enfrentamento à violência contra a mulher. Possui desde 1986 Delegacia Especializada em Atendimento à Mulher e a partir daí criou abrigo, Centro de Referência Especializado em Assistência Social e o Conselho Municipal dos Direitos da Mulher.

Outro ponto a ser considerado sobre a cidade faz referência à locomoção de seus habitantes que, como afirma a ANTP (2017), para o porte da cidade de Cascavel, 44,7% dos deslocamentos no município são feitos a pé ou por bicicleta.

Optou-se por realizar o projeto no bairro Santa Cruz, que de acordo com o Censo 2010, é o terceiro bairro mais populoso do município, e 50,89% da população é composta por mulheres. O bairro foi escolhido pelo seu alto índice de violações de direitos, incluindo abandono, negligência e violência doméstica, física, intrafamiliar, psicológica e sexual, correspondendo a 7,8% de todos os registros identificados no município, de acordo com a Secretaria Municipal de Assistência Social (CASCABEL, 2017).

Figura 16 - Vias do bairro Santa Cruz



Fonte: Cascavel (2017)

3.2.2 Conectividade

Propor novos pontos de ônibus em lugares de constante movimento, criar uma infraestrutura cicloviária para o bairro com conexão para outros bairros. Propor quadras abertas com permeabilidade entre edifícios e espaços de permanência e encontro nas ruas.

3.2.3 Fachadas e Edificações

Propor um zoneamento que estimule o uso misto, aumentando a área comercial do bairro e estimulando edifícios com fachadas ativas. Propor novas fachadas transparentes para muros cegos.

3.2.4 Mobiliários Urbanos

Propor pontos de ônibus que abriguem de intempéries, mas sejam transparentes, mobiliários que não interrompam a linha de visão e sejam pontos de descanso e permanência, infraestrutura de iluminação em escala adequada para o bairro.

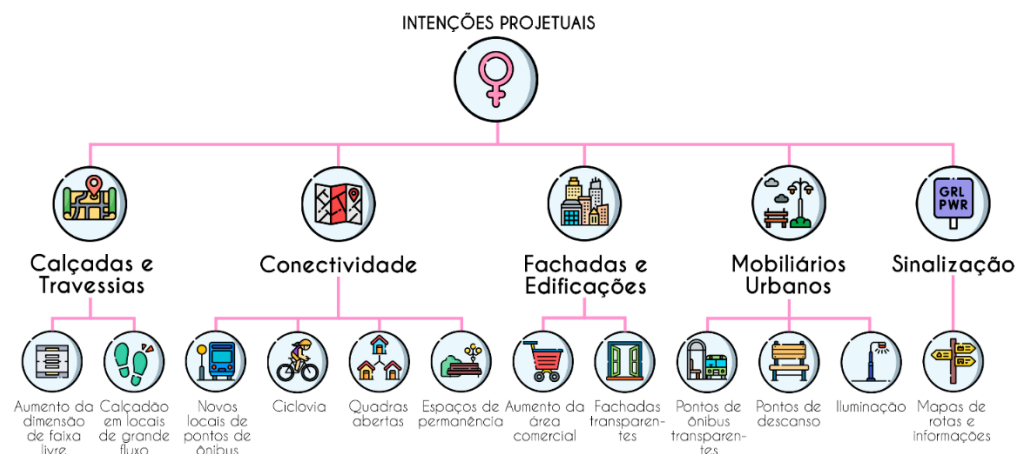
3.2.5 Sinalização

Disponibilizar em diversos pontos do bairro mapas e informação de equipamentos e rotas, informação do transporte público e sinalização de preferência de pedestres.

3.2.6 Fluxograma das intenções projetuais

Para melhor entendimento das intenções projetuais expostas, desenvolveu-se um fluxograma contemplando todos os atributos e todas suas respectivas propostas.

Figura 17 - Fluxograma

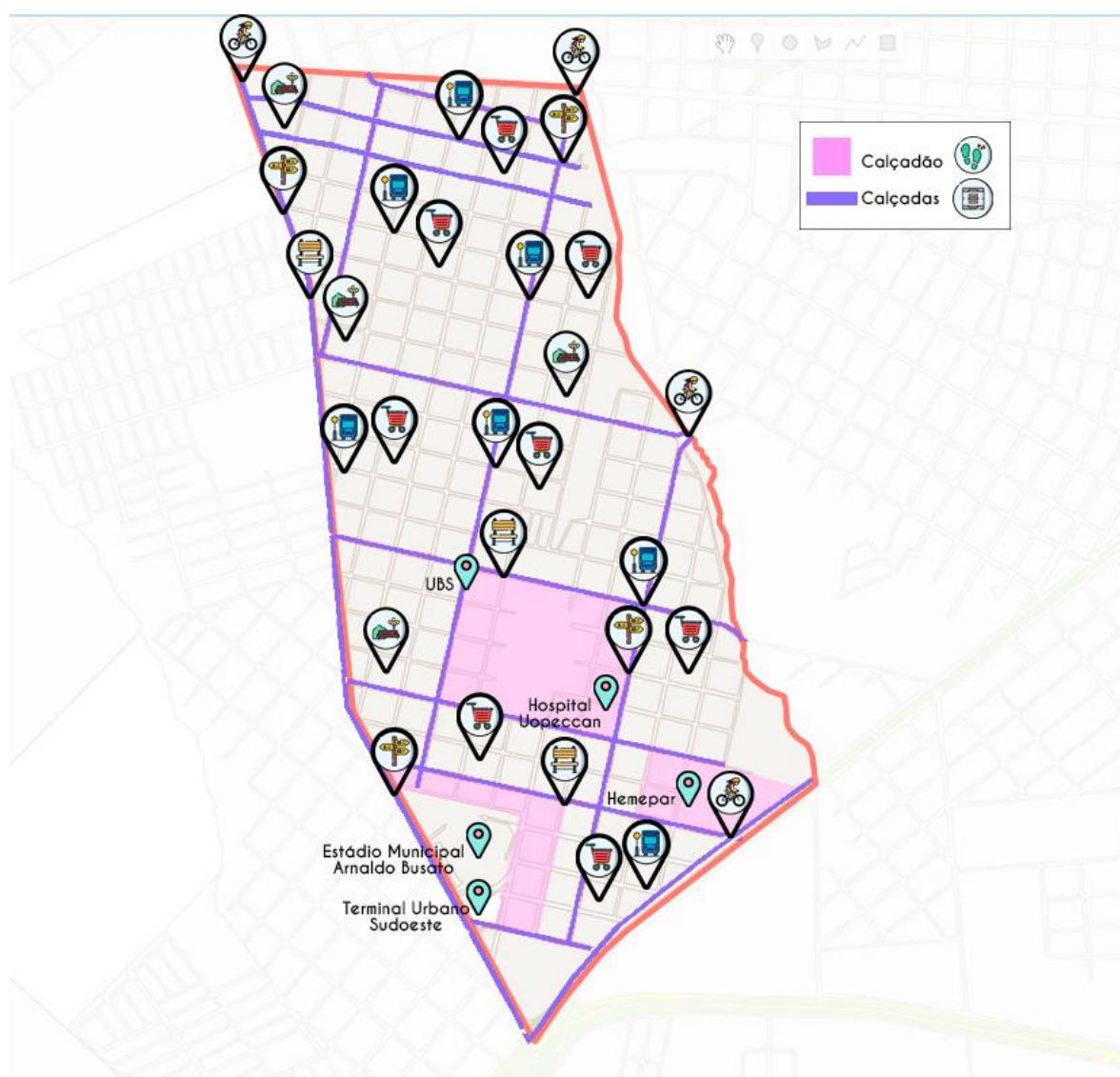


Fonte: A autora (2020)

3.2.7 Plano de massa das intenções projetuais

Utilizando-se do fluxograma como legenda, criou-se o plano de massa do bairro Santa Cruz, para demonstração da aplicação das intenções projetuais no bairro.

Figura 18- Plano de massa



Fonte: A autora (2020)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa bibliográfica realizada permitiu abordar o planejamento urbano e a relação com a questão do gênero, possibilitando alcançar o objetivo de elucidar sobre o planejamento urbano e a cidade do ponto de vista de gênero. Foi possível também relatar sobre a desigualdade de gênero e a violência contra a mulher e consequentemente cumpriu-se o objetivo de identificar os problemas da falta de segurança e inclusão de mulheres no meio urbano.

A partir das pesquisas, verificou-se que, durante toda a história, os fatores sociais e políticos foram influenciadores diretos da configuração da cidade. Portanto, não se pode observar a cidade como apolítica, uma vez que ela é palco de lutas sociais e é essa função social que contribui para os objetivos da sustentabilidade social e para uma sociedade democrática e aberta.

A participação da mulher como utilizadora do espaço público não foi valorizada durante muito tempo, porém, a percepção de como o gênero experiencia a cidade de maneiras diferentes é um fator que deve ser considerado pelas políticas públicas e planejamentos urbanos.

Entende-se, portanto, a necessidade de se observar ruas, bairros e cidades de um ponto de vista que leve o gênero em consideração. Para tanto, podem ser utilizadas metodologias de caminhabilidade para planejar cidades que busquem reduzir a violência de gênero no espaço público. É possível, a partir dessas metodologias, focar nos atributos da cidade que são sensíveis ao gênero, que nesse trabalho são divididos em calçadas e travessias, conectividade, fachadas e edificações, mobiliários urbanos e sinalização.

A cidade de Cascavel já possui uma história de enfrentamento à violência contra a mulher, porém esse enfrentamento ainda não chega no âmbito do planejamento urbano, como na maioria do país. O projeto busca mudar essa realidade e tornar a cidade de Cascavel mais segura, inclusiva e democrática para mulheres através de um projeto de revitalização para o bairro Santa Cruz, mas com princípios de caminhabilidade que podem ser replicados em outros bairros e cidades.

A partir do levantamento de atributos sensíveis a gênero realizado, foi possível propor de que maneira o meio urbano pode se tornar mais inclusivo às mulheres e, ao analisar as obras correlatas, foi viável identificar tais atributos em projetos já realizados, servindo de

base para a próxima etapa da pesquisa, que consiste na realização do projeto de revitalização do bairro Santa Cruz, localizado na cidade de Cascavel no Paraná.

REFERÊNCIAS

ALEMANY, Carme. Violências. In: **Dicionário crítico do feminismo**. HIRATA, Helena; LABORIE, FRANÇOISE; DOARÉ, Hélène Le; SENOTIER, Danièle (org.). São Paulo: Editora FEU, 2009.

ARCHDAILY BRASIL. **Calçada de Todas as Cores** / Zoom Urbanismo Arquitetura e Design + LAO Engenharia & Design. 24 de fev. de 2019. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/912054/calçada-de-todas-as-cores-zoom-urbanismo-arquitetura-e-design-plus-lao-engenharia-and-design>. Acessado em: 26 de maio de 2020.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS - ANTP. **Relatório Geral 2017**. Realizado em Janeiro de 2020. Disponível em: <http://files.antp.org.br/simob/sistema-de-informacao-de-mobilidade-urbana-da-antp--2017.pdf> . Acesso em: 23 de maio de 2020.

BENEVOLO, Leonardo. **História da cidade**. 7ª. São Paulo: Editora Perspectiva, 2019.

CALIÓ, Sonia Alves. **Incorporando a questão de gênero nos estudos e no planejamento urbano**. Encontro de Geógrafos de America Latina. V.6, p. 1-9, 1997.

CASCADEL. Secretaria Municipal de Assistência Social. **Diagnóstico socioterritorial da política de assistência social**. 2017. Disponível em: <https://cascavel.atende.net/atende.php?rot=1&aca=119&ajax=t&processo=viewFile&ajaxPrevent=1522095423170&file=jj4gs6zaco fhjygmfu3td4ioogohnulcrrjoe8ph&sistema=WPO&classe=UploadMidia>. Acesso em 26 de maio de 2020.

CASCADEL. Plano Municipal de Habitação. Mapas temáticos de Cascavel. 2012. Disponível em: <https://cascavel.atende.net/#!/tipo/pagina/valor/146>. Acesso dia 26 de maio de 2020.

CASCADEL. Sistema de leis municipais. Sistema viário de Cascavel. 2017. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/pr/c/cascavel/lei-ordinaria/2017/670/6700/lei-ordinaria-n-6700-2017-dispoe-sobre-o-sistema-viario-basico-do-distrito-sede-das-sedes-dos-distritos-administrativos-e-da-area-rural-do-municipio-de-cascavel>. Acesso dia 26 de maio de 2020.

CHOAY, Françoise. **O urbanismo**. São Paulo: Ed. Perspectiva, 1979.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Editora Ática, 1989.

CORTÉS, José Miguel G. **Políticas do espaço**: arquitetura, gênero e controle social. São Paulo: Editora Senac, 2008. 215 p.

FREITAS, Maria João; GUERRA, Isabel; MOURA, Dulce; SEIXAS, João. A Revitalização Urbana: Contributos para a Definição de um Conceito Operativo. **CIDADES, Comunidades e Territórios**, Lisboa, Portugal, ano 2006, n. 12, p. 15-34, 1 dez. 2006.

FORNECK, Maria Luiza.; ZUCCOLOTTO, Silvana. **Mobilidade das mulheres na Região Metropolitana de São Paulo**. Revista dos Transportes Públicos, Brasília, 1996.

GEHL, Jan. **Cidade para as pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GONZAGA, Terezinha de Oliveira. **A cidade e Arquitetura também mulher**: conceituando a metodologia de planejamento urbano e dos projetos arquitetônicos do ponto de vista de gênero. Tese de doutorado apresentada à FAU-USP. São Paulo, 2004. Disponível em: https://repositorio.usp.br/single.php?_id=001401119. Acesso dia 23 de janeiro de 2020.

GLOBAL DESIGNING CITIES INITIATIVE (GDCI). **Estudo de caso**: Fort Street; Auckland, Nova Zelândia. 2013. Nova York. Disponível em <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/streets/shared-streets/commercial-shared-streets/case-study-fort-street-auckland-new-zealand/>. Acesso dia 24 de maio de 2020.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011. 510 p.

LAMOUREX, Diane. Público/privado. In: **Dicionário crítico do feminismo**. HIRATA, Helena; LABORIE, FRANÇOISE; DOARÉ, Hélène Le; SENOTIER, Danièle (org.). São Paulo: Editora FEU, 2009.

LIMA, Lucas; BERRUEZO, Lara (editores). **O livro do feminismo**. Rio de Janeiro: Globo Livros, 2019. 125 p.

MONTENEGRO, Marcelo (Coord.). **A Cidade é de quem?** Um estudo sobre segurança urbana das mulheres envolvendo 10 países. 2017. Johannesburg, South Africa. ACTIONAID. Relatório. Disponível em: http://actionaid.org.br/wp-content/files_mf/1512135627DeQuemeaCidadeLow.pdf. Acesso dia 23 de maio de 2020.

PERROT, Michelle. História (sexualização da). In: **Dicionário crítico do feminismo**. HIRATA, Helena; LABORIE, FRANÇOISE; DOARÉ, Hélène Le; SENOTIER, Danièle (org.). São Paulo: Editora FEU, 2009.

PINAFI, Tânia. **Violência contra a mulher**: políticas públicas e medidas protetivas na contemporaneidade. Revista Histórica, Arquivo Público do Estado de São Paulo, n. 21, 2007. Disponível em: http://www.arquivoestado.sp.gov.br/site/assets/publicacao/anexo/historica_21.pdf. Acesso em: 31 de março de 2020.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade**. São Paulo: Brasiliense, 2017.

SABINA, Letícia (coord.). **Índice técnico de caminhabilidade sensível à gênero**. Curitiba. 2019. Disponível em: https://issuu.com/sampape/docs/20191025_curitiba_apostila_ic. Acesso dia 23 de maio de 2020.

SÃO PAULO. Prefeitura municipal. Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento (SMUL). **Plano de urbanização do subsetor A1**. 2016. Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/estruturacao-territorial/operacoes-urbanas/operacao-consorciada-agua-branca-plano-de-urbanizacao-do-subsetor-a1/>. Acesso dia 24 de maio de 2020.

SEBALHOS, Carolina Frasson; FLORES, Anelis Rolão; COELHO, Daniela Cristien SM. **Violência, gênero e urbanismo**: aspectos da dominação masculina na organização das cidades. PIXO-Revista de Arquitetura, Cidade e Contemporaneidade, v. 3, n. 9., 2019.

SILVEIRA, Juceli Pansera. **Enfrentamento à violência doméstica contra a mulher**: a efetividade das políticas públicas no município de Cascavel/PR. 2018. 136 f. Dissertação (Mestrado em Serviço Social) - Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Toledo, 2018.

SISSY EIKO. 2019. **Calçada de Todas as Cores**. Zoom Urbanismo Arquitetura e Design; LAO Engenharia e Design. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/912054/calçada-de-todas-as-cores-zoom-urbanismo-arquitetura-e-design-plus-lao-engenharia>. Acesso dia 20 de maio de 2020.

SPECK, Jeff. **Cidade Caminhável**. São Paulo: Perspectiva, 2017. 278 p.

STUDIO41. **Plano de urbanização Subsetor A1 - Água Branca**. Curitiba. 2015. Não paginado. Disponível em: <http://www.estudio41.com.br/projeto/plano-de-urbanizacao-subsetor-a1-agua-branca/>. Acesso dia 24 de maio de 2020.

TRIVIÑOS, Augusto Nibaldo Silva. **Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação**. São Paulo: Atlas, 1987.

VIENNCOUVER. **A Tale of Two Cities (2)**: Auckland's Shared Space programme turns streets into places. 2015. Não paginado. Blog. Disponível em <https://www.vienncouver.com/2015/01/aucklands-city-centre-shared-space-programme/>. Acesso dia 24 de maio de 2020.

VILLAÇA, Flavio Jose Magalhaes. **Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil**. In: O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: Edusp, 2010.

ZOOM URBANISMO ARQUITETURA E DESIGN. **Calçada de todas as cores**. 2018. São Paulo. Não paginado. Disponível em: <https://www.zoom.arq.br/casacor-calcada-todas-cores>. Acesso dia 26 de maio de 2020.

ZOOM URBANISMO ARQUITETURA E DESIGN; LAO DESIGN E ENGENHARIA SUSTENTÁVEIS. **Guia de boas práticas para calçadas**. 1a Edição. São Paulo, 2018.